

太田哲也 クルマの 神髄



第106回 日産ノート

Text: 太田哲也 Photo: 関根健司

単なる試乗レポートではなく、取り上げたクルマにこめられた開発者の思いや、社会的影響力、所有する喜びなど、カルチャー的側面を掘り下げる「クルマの神髄」。今回は日産ノートを取り上げる。欧州コンパクトカーを中心にダウンサイズ過給エンジンがトレンドになって久しい。しかし日本車ではいっこうに登場しない。そのなかノートは1.2ℓスーパーチャージャーをラインナップした。「和風ダウンサイジング過給」エンジンとはどういうものなのだろうか。



欧州では当たり前前

最近の輸入車の潮流は、小排気量ガソリン+ターボ・エンジンだ。VW（フォルクスワーゲン）は1.4や1.2ℓ、その他ルノー、BMW、プジョーなども「プラス過給器」の組み合わせが多くなってきた。フィアット500に関してはなんと875cc（！）+ターボだ。小排気量で普段は燃費が良く、加速が必要なきは過給器で補う。僕はこの方式が燃費と走りを両立させる、現時点でベ

過給器モデルは走りの質感や加速性を演出した上級&スポーティグレードとして出して欲しかった

ストな方法だと思っただが、日本車には何故かこれがない。

と思っただが、日産がノートに過給器（ターボではなくスーパーチャージャー）【以下SC】だがつけるという。それで楽しみにしてメディア向け試乗会に行ったのは10月の事だった。ところが乗ってみると、イメージとは違った。SCは常時作動ではなく、アクセルをそっと踏むと過給がかからない。もちろん強く踏めば過給が働き加速は強まるが、それとてさほど速くない。肩透かしを食らった感じがした。ノートの過給器は走りの楽しさのためではないのだ。では何のためのSCなのだろうか？

走りの向上ではなく燃費

ライバルのフィットは99馬力で過給器付きのノートは98馬力だ。車重はフィットのほうが70kg程度軽いから、ノートに過給器がついても加速はフィットのほうが上まわる。つま





エンジンが静かで、3気筒にありがちな微振動も少ない

の小排気量ミラーサイクル化、日本初のダウンサイジングエンジン採用があった。

小排気量を採用すればコスト面のメリットとして触媒に使う貴金属が少なくできる。また4気筒から3気筒にすればフリクションロスも低減できるし軽量化も図れる。その分、ミラーサイクル化と合わせて大幅にパワーが落ちるが、それを取り戻すために過給器が採用された。さらに

りノートの過給器に走りの向上目的はない、燃費なのだ。しかし通常、過給器をつければ燃費は落ちそう。なのに、何故過給器なのだろうか？

これについて、ノートのCPSから話を聞いた。ちなみにCPSとはチーフプロダクトスペシャリストの略で商品企画のチーフの意味らしい。昔は主査が開発の責任者であったが、現在はCPSの他、CVE(チーフビークルエンジニア・技術系)そしてPD(プログラムダイレクター・財務系)の3者で主査の仕事を分擔する。ノートのCPSは女性で、僕には珍しい存在に映ったが、日産では女性も重職に登用されているらしい。

話を戻そう。まずは過給器の狙いだが、前提として、3気筒1・2ℓ

アクアやフィットなどのハイブリッド車に対して、「日産は過給器」という販売上の武器で付加価値とする考えもあったようだ。

なぜターボではないかというところ、ミッションがCVTだからターボとの相性があまり良くないこと。排気量が小さいので、ターボラグが大きくなってしまふこと。低回転でのレスポンスを得るためにはエンジンの駆動力で機械的に動かすSCのほうが有利。ということらしい。

僕としてはターボラグに関してはフィアットが875ccを出しているくらいだから大丈夫だと思っただけで、「日本人ユーザーは過給器のフイーリングを嫌う」という判断が日産にあるのかも知れない。

ちなみにNA(自然吸気)エンジンもラインナップされ、79psでSCは98psで価格差約20万円。販売総台

ひたすらマイルド

数では7割がSCだそう。実際に試乗してみよう。結論から言えば、ここに違和感があるとか、これはちょっと扱いにくいなというネガがまったくなかった。シートに座り込んだ瞬間にまるで普通に運転できる。それこそが作り手の狙いのだろう。

エコモードで穏やかに走っている限りはほとんどSCが働かない。エンジンは静かで、3気筒にありがちな微振動も少ない。アイドリングストップからの回復が素早いのも好印象だ。

SCに関して、スポーツ性を求める僕のような者には物足りないなと思うが、逆にSCであることで違和感や怖さをイメージするひとなら(がいるとしたら)、まったく普通で安心できるはずだ。SCがついていることがわからないひともあるだろう。ひたすらマイルドなフイーリングなのである。

ちなみにコンソールにあるエコボタンを押すと計器盤にブルーの明かりが灯ってエコモードになったことを知らせてくれる。この色合いは僕には安っぽいモーターを連想させるのだが、まっとうなひととはみずみずしさを感ずるのかもしれない。

エコモードにするとSCが作動しづらくなるだけでなく、スロットルの反応もさらに鈍くなる。アクセルを踏んでも前に出なくてしばらくすると急に出るような不自然さを感じるが、でもゆっくり走って燃費を稼ぐにはこちらのほうが都合は良い。

2000rpmを上まわらないよ

うに走れば(周囲は迷惑だが)ハイブリッドのトヨタ・アクアやフィット・ハイブリッドと同程度の好燃費をマークするはずだ。

注目すべきはノートではアイドリングストップ装置が標準装備となること。実際夏場はエアコン、冬場はヒーターを使うので、さほど大きな燃費向上効果とはならないかもしれないが、モード燃費向上には効いている。たとえばVWポロの4気筒ターボとの比較だと、こちらは直噴1・2ℓのターボエンジンで最高出力105ps、速くて楽しい。それでいてそれほどアクセルを踏まなければ実用燃費も意外といい。でもJC08モードでは燃費21・2km/ℓで、ノートの24・0km/ℓ(撮影車)に及ばない。

ちぐはぐさが透けて見える

ノートとティエダが統合されてノートの残った。それで従来のノートよりもより広い層を対象とするようになった。

外観は以前のようなワゴンチックなカタチではなく、もっと乗用タイプのデザインとなった。僕の目からは、ライバルのフィットにデザインが近づいて個性が薄れたように見えるが、デザインそのものはよくまとまっていると思う。

内装に関しては、試乗車は流行りのピアノブラック塗装が施されたコンソールボックスがセンターに鎮座していた。ただそこが豪華になった分、ダッシュボードの表面処理など周囲の普通さが逆に目立ってしまった感じもした。

パワーウィンドウを使うとき



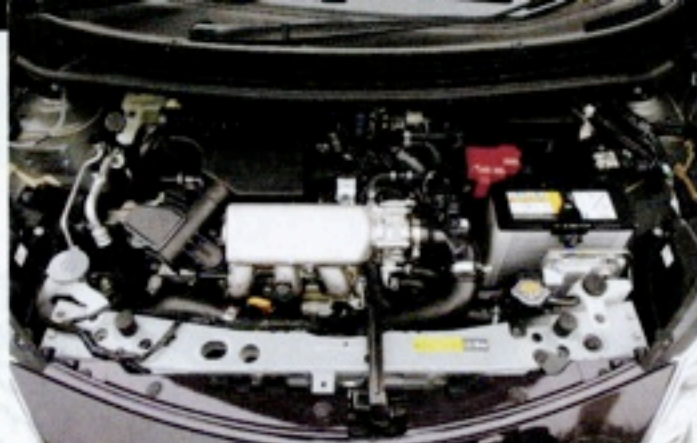
5人のりなのに、センターヘッドレストがない。この辺の割り切りは残念である。

シートの印象はそこそこなのだが、リクライニングなどの操作性がいまひとつ。

計器盤のゴージャスイメージとダッシュボードの質感の低さがややミスマッチしている。

日産ノートX DIG-S (CVT)

全長	4100mm
全幅	1695mm
全高	1525mm
ホイールベース	2600mm
車両重量	1090kg
乗車定員	5名
エンジン種類	直3DOHCスーパーチャージャー
総排気量	1198cc
JCO8モード燃費	24.0km/ℓ
最高出力 (NET)	98ps/5600rpm
最大トルク (NET)	14.5kgm/4400rpm
ミッション形式	CVT
駆動方式	FF
Fサスペンション	ストラット
Rサスペンション	トーションビーム
Fブレーキ	ベンチレーテッドディスク
Rブレーキ	ドラム
タイヤサイズ	185/70R14
車両本体価格	149.94万円



見ただけではどこにスーパーチャージャーがあるのかわからない。

ただそれでいて内装が黒のみだったりする。男性の僕から見ると、シフトレバーの根元が楕円である必要性を感じないし、メーターもライトが点灯したりしてそこは派手だが、するとかえって周りの地味に見えてしまう。ちぐはぐさも感じない。もう少し全体的

なったのは、肘掛けから腕をおろすと後席側のスイッチに手が行ってしまうことだ。ここは前席用スイッチに触れるようレイアウトして欲しい。ルーフ後席部の頭上の天井部分がくりぬかれて広さを感じる点はよかった。ルームランプは四角ではなく楕円であったり、またシート調整のレバーも丸みを帯びたカタツムリのような凝ったデザインで、そういう「丸み」へのこだわりが、改めて女性ユーザーを強く意識したクルマであることを感じさせられた。

このクルマのウリは
なんといっても
スーパーチャージャー
だよな

太田哲也の
ここに注目



いま流行りのピアノブラック仕上げになっている。



ティッシュがすっぽり入るのは女性らしい視点だ。



CVTは日産車ではおなじみの副変速機付きのタイプを採用。



タイヤサイズは185/75R14。スチールホイール採用。

もっと柔らかい足を

男女の好みは別として、内装に関しては頑張った感じだが、走りに関してははいたって普通だった。昔のテ

な素材選びや機能を意識したほうがいいのではないかと思うのだが、それは僕がユーザーターゲット外の年齢層の男性だからかな。ダツシユボードにはプレミアムティッシュという大きなティッシュボックスも収納できるスペースと蓋があって、女性ならではのアイデアを感じた。

を強く、バウンド側を柔らかくして乗り心地は柔らかいコーナーではロールしない独特のセッティングだった。あれはあれで僕はよいと思っていたが、そのセッティングだと不整地でガタガタするネガが出るので(僕は許容範囲だと思うのだが)踏襲されなかったのかもしれない。それでいてダンパーがあまりしなやかに動かず、ホイールベースが2600mmと比較的長い割には乗り心地がそんなに良くない。もう少し見直したい。

マーケットインの限界

だろうか。

ノートの中で僕がいちばん興味を持ったのはメダリストというグレードだ。かつてローレルにあった懐かしいグレード名である。シートにはソフトな合皮が使われ、特別色として派手なゴールドがある。僕はこれに魅かれたのだが、残念なことに足もエンジンも基本的には普及グレードと同じであった。

メダリストの名は女性よりも大人の男性ユーザーが強く反応するであろう。いままで大きなクルマに乗ってきた小型車に乗り換える、いわゆる「ダウンサイザー」と呼ばれる層も同様だろう。

ノートは作り手発進ではなく、マーケティング主導で作られている。それが失敗作を出さない最善の策であり、それを具現化するのが三人の開発責任を担う組織形態だ。と、現在の日産では考えられている。

しかしメインターゲットの女性向けを作るにはマーケティング主導が有効なのかもしれない。ダウンサイザー向けのグレードには、ひたすら燃費ではなく僕らの世代の多くが望む走りの楽しさをもう少し取り入れてみてよいのではないか。おそらく彼らの中には、そろそろ不況に飽きてきて、楽しいモノや要素が欲しいという気持ちが生まれているように思えるのだが。この辺はマーケティングでは出てこないのだろうか。

具体的にはNAがあるのだから、SC版は走りの質感や加速性を演出した上級&スポーティグレードとしてメダリストを出して欲しい。そん

太田哲也の出張事業に行ってきた!!



11月13日、太田哲也さんが継続して行っている「出張授業」に行ってきた。場所は東京都中野区立啓明小学校だ。事故から14年あまり。「人生は辛いもの」と自らを戒め、生まれ変わった太田哲也は一生懸命生きてきた。その言葉には重みがある。「何ができるかではなく、そのための努力が大切」。こう語る太田哲也さんの出張授業に小学生のみんなは真剣に聞き入っていた。(神)

なグレードがあればもっと走りの基本性能も高められるだろうし、若者のクルマ好きにさせるチャンスもあると個人的には思うのだ。

●太田哲也 (おわた・てつや) さん
フェラーリチームのドライバーとして4年連続「ル・マン」に出場。「日本一のフェラーリつかい」の異名をとる。98年、GT選手権第2戦で事故に遭遇。3年間の療養生活を経て書き上げた「クラッシュ」「リバーズ」(幻冬舎)はベストセラー。「世界でいちばん乗りたい車」(幻冬舎)も必見。新刊「生き方ナビ」(清流出版)も絶賛発売中。
http://www.keep-on-racing.com

